

SAHARA DREAM

Marocco-Mauritania

BOZZA

del PROGRAMMA DEL VIAGGIO

partenza 22 dicembre (nave-aereo), 27-28 dicembre
(aereo), ritorno 8 gennaio (volo)

-2° Giorno

Appuntamento al porto di Genova alle 10:00 per chi desidera raggiungere Tanger assieme all'assistenza, imbarco e partenza previsti alle ore 13:00.

-1° Giorno

Navigazione

0° Giorno Km 60

Non si può essere certi dell'orario di arrivo della nave e dei tempi di sdoganamento, per cui, se possibile, visiteremo Tanger, altrimenti andremo direttamente in albergo.

1° Giorno Km 800

Chi lo desidera, può raggiungere Tanger per proprio conto nei giorni precedenti. Inizio del pacchetto turistico. Ci muoveremo presto in vista di una tappa lunga: partenza alle 7 dall'Hotel Ibis Tanger Free Zone. Trasferimento stradale, quasi tutta autostrada, fino ad un grazioso camping poco dopo Agadir. Cena al ristorante e pernottamento in tenda comune o propria.

2° Giorno Km 620

Dopo il "trasferimentone" di ieri, oggi tappa più corta durante la quale ci fermeremo a visitare la laguna di Knifiss e le sue saline. Cena inclusa e pernottamento in hotel a Layoune. Possibilità di arrivare in aereo a Layoune.

3° Giorno Km 740

Come i giorni scorsi, trasferimento stradale con panorama molto più vario di quanto si possa pensare! Strada molto scorrevole. Costeggeremo il golfo di Dakhla, quindi il golfo di Cintra che con le sue dune bianche che arrivano all'oceano ci lascerà a bocca aperta. Pernottamento a Bir Gandouz poco prima della frontiera. Cena inclusa e pernottamento in hotel.

4° Giorno Km 150

Uscita dal Marocco e ingresso in Mauritania, sperando non ci sia troppa coda in frontiera, ma qualche ora la perderemo di certo. Ci sistemiamo sulla laguna di Nouadhibou, simile a quella di Dakhla, bellissima. Scarico delle moto. Rifornimenti di acqua, carburante, ecc. Possibilità di arrivare in aereo a Nouakchott e da lì a Nouadhibou con un minibus o taxi. Riunione del gruppo.

5° Giorno Km 250

Comincia la parte più interessante del viaggio. Comincia il fuoristrada: entreremo nel parco del Banc d'Arguin, famoso per le sue colonie di uccelli attirati da un clima mite ed acque dell'oceano tra le più ricche di pesce al mondo, dopo avere visitato alcuni villaggi di pescatori piazzeremo il campo.

6° Giorno - 14° Giorno Km 2400

Banc d'Arguin, Benninchab, Akjoujt, Tifoujar, Valle Blanche, Atar, Choum, Borj El Cheirich, Tourine, Zouerat, Fderik, Pelican 16, Zouerat, El Ghallauya, Ouadane, Atar, Nouakchott. Quasi tutto fuoristrada, con tanta sabbia, tranne gli ultimi 500 Km. Arrivo a Nouakchott nel pomeriggio del 7 gennaio.

15° Giorno

Imbarco dei mezzi nel container (in giornata, se tutto va bene) e volo notturno di ritorno.

16° Giorno

Rientro in Italia dei partecipanti. Fine dei servizi.

L'organizzazione, se necessario, resterà a Nouakchott fino al termine delle operazioni di imbarco dei mezzi, quindi farà ritorno.

CONSIGLI UTILI

CLIMA

Saremo vicini all'equatore, nel periodo migliore dell'anno, lontani dalle piogge e dai venti forti. Meglio di così non si può. Comunque, nell'abbigliamento da portare, bisogna tenere conto che al ritorno in Europa potremo trovare la neve.

LINGUA

La lingua ufficiale è l'arabo. Molti parlano il Francese.

VARIE

La moneta corrente in Marocco è il Dirham ed 1€ vale circa 9Dh. In Mauritania è l'Ouguiya e 1€ vale circa 400 MRO. E' proibita l'importazione di bevande alcoliche e di armi, anche del genere "coltello di Rambo". Oltre ad essere inutile metterebbe, se scoperto dalla polizia, tutto il gruppo in serie difficoltà in un paese altrimenti molto ospitale. E' proibito fotografare tutto quello che ha attinenza con aerei, militari, polizia e governo in genere (ma spesso basta chiedere il permesso e questo viene dato).

ALBERGHI

Le strutture alberghiere che utilizziamo sono sempre le migliori o tra le migliori della zona o vengono scelte per la loro comodità e/o vicinanza a servizi come ad esempio i porti e frontiere e/o sicurezza del parcheggio. Non bisogna dimenticare, però, che siamo in Africa ed è normale incontrare disservizi anche nei migliori hotel. Nei campeggi l'acqua non manca mai, ma spesso per fare la doccia calda bisogna arrangiarsi a orari strani.

CAMPI

Nei nostri campi l'acqua non mancherà mai, ma non saranno tollerati gli sprechi.

EQUIPAGGIAMENTO

VESTIARIO

Pantaloni comodi, calzoncini corti (le signore dovranno usarli con discrezione), felpa, costume da bagno (anche in inverno), calzini, slip, scarpe da ginnastica o trekking, ciabatte o scarpette per doccia, magliette. In inverno aggiungere un maglione pesante e pigiama o tuta da ginnastica e giacca a vento. Per gli automobilisti si consiglia un gilet di tela, imbottito o meno in base alla stagione, tipo fotografo, con un grande numero di tasche.

Per i motociclisti è indispensabile l'abbigliamento specifico ed in particolare, oltre all'immane casco, anche protezioni per schiena, gomiti e spalle, stivali e guanti da motocross, ginocchiere, fascia lombare, giacca da enduro.

TOILETTE

Spazzolino, dentifricio, sapone, shampoo, pettine o spazzola, deodorante, asciugamano grande e piccolo, carta igienica, fazzoletti, salviette detergenti umidificate (molto comode), assorbenti, collirio, burro di cacao, crema solare e idratante.

MEDICINALI

Una piccola farmacia per il pronto soccorso e per le necessità basilari è a disposizione durante il viaggio. Premunirsi comunque dei farmaci di uso abituale.

VACCINAZIONI

Nessuna obbligatoria.

CARTINE

La più conosciuta è la Michelin 741, che sostituisce la famosa 153 (poi 953), Africa Nord ovest scala 1:4.000.000, di facile reperibilità. Per la cronaca, l'organizzazione userà cartine digitali e foto satellitari ad alta definizione appositamente studiate per l'uso degli strumenti di navigazione di cui è dotata.

VARIE

Marsupio per conservare documenti, se non si usano pantaloni o gilet "multitasche", chiavi di scorta per l'auto e la moto che ne è provvista (attaccate con del nastro adesivo al veicolo), coltello milleusi, pinzette (per togliere eventuali spine, in genere incorporate nel milleusi), bussola e/o satellitare e cartina (non indispensabili, ma può essere interessante sapere dove ci si trova), **posate (comode quelle richiudibili), bicchiere, penne a sfera, torcia elettrica da fronte** con pile di scorta, ago e filo, accendino o fiammiferi (anche per bruciare la carta igienica usata), occhiali da sole, sacco a pelo, materassino, tenda (sufficiente una ogni 2-3 persone). Per i motociclisti è molto comoda la borraccia soffice e piatta da fissare dietro la schiena (**camel**) ed il **marsupio** del tipo usato durante le competizioni enduro, o uno zainetto, dove tenere le cose di uso immediato come macchina fotografica, bottiglia d'acqua (la borraccia, in particolare quelle di alluminio, può fare male se si cade), bicchiere, posate, ecc.

Gli utilizzatori dei mezzi di assistenza per il loro bagaglio personale, sono vincolati da evidenti motivi di organizzazione del carico, **all'utilizzo di una sola borsa morbida grande (max 40x50x80) o due piccole per abbigliamento, ricambi, ecc.** Le borse saranno caricate al mattino e scaricate alla sera (**si confida in una cortese collaborazione**). Gli oggetti che saranno usati durante il giorno (camere d'aria, macchina fotografica, videocamera, ecc.) e **gli indumenti che ci si toglierà quando il sole inizierà a scaldare (felpe, guanti, ecc.) saranno portati dai rispettivi proprietari nei propri marsupi o zainetti** (ma visto che di solito guidando in fuoristrada ci si scalda immediatamente, normalmente si parte con l'abbigliamento adeguato a tutta la giornata).

Non saranno assolutamente permesse, neanche per periodi limitati, situazioni del genere: caschi, giacche, stivali da moto dentro alle auto dell'assistenza durante i tragitti stradali (anche se brevissimi), nonché scarpe o qualsiasi altra cosa dentro alla busta di plastica a spasso per il camion, tanto c'è posto, verranno "PERSE" (si dice così) immediatamente.

MOTO E AUTO

Sono indispensabili mezzi in perfetta efficienza anche se non preparati specificamente. Le operazioni più importanti nella preparazione di una motocicletta sono il controllo dello stato di **catena, corona** (di acciaio o in lega di ottima qualità, in alluminio NON DURANO) e **pignone** (catene esclusivamente del tipo O-Ring, nuove o quasi), **abbiamo ottimi contatti con un'azienda produttrice e vi possiamo fornire questo materiale di qualità ed a prezzi ottimi**, controllo della catena di distribuzione e relativo tenditore, controllo dei cuscinetti ruote (difetto classico, per esempio, dei KTM EXC) e sterzo, della tensione dei raggi ruota, montaggio di un filtro per la benzina, di camere d'aria rinforzate e di **pneumatici Michelin Desert** (molto costosi e di difficile reperibilità), indispensabili per le moto pesanti, oppure, ma solo per moto leggere e non tutti i viaggi, di altri **modelli specifici per entro-fuoristrada. Non montare assolutamente altri tipi di gomme che non siano i Desert se non dopo averle discusse con l'organizzazione** (esistono pneumatici eccellenti per impieghi "europei" che si sono dimostrati penosi in Africa). In Mauritania è molto facile forare con le spine delle acacie: consigliamo decisamente le mousse (ovviamente, devono essere nuove e di ottima qualità). **Non montare le mousse che scarta e vi regala l'amico che ci ha fatto un anno di gare.** Ripeto, **chiedere consigli all'organizzazione** prima di scegliere le gomme, possono diventare un grande problema per se e per gli altri del gruppo. Portare una maglia di congiunzione adatta alla propria catena (se possessori di moto con la catena diversa dalla solita "520" o "135" portarne una intera di scorta), **filtro aria di scorta** (anche se in spugna, si può rompere lavandolo), leve frizione e freno, leva del cambio, specialmente se in alluminio, candele, cavi gas e

frizione, raggi ruota. L'**autonomia** minima deve essere di **100 km**. Consigliamo il montaggio di paramani chiusi sui lati del manubrio, di solito salvano sia le mani sia le leve (in questo caso sono meno utili quelle di scorta). **Informarsi sui difetti congeniti del proprio modello di moto.**

L'organizzazione sarà dotata di varie camere d'aria di scorta che potranno essere fornite al bisogno, a pagamento. Coloro i quali desiderino utilizzare le proprie **dovranno** tenerle a portata di mano (fissate alla moto, nel marsupio... ecc.), **non sarà possibile accedere al proprio bagaglio lungo le piste** per futili motivi quale una foratura.

Le auto dovranno essere munite di pneumatici adatti alle piste desertiche (più due di scorta: almeno una ruota completa ed una senza cerchio). Importante la misura: la gomma alta e larga galleggia meglio sulla sabbia e si taglia meno sulle pietre, ma rende l'auto meno stabile su strada e stressa maggiormente la trasmissione se male utilizzata. Si sconsigliano vivamente i portapacchi (se non abbondantemente collaudati), ne riportiamo a casa nel camion in media uno ogni due viaggi (per disincentivare l'utilizzo di portapacchi scadenti, per la riparazione o il recupero di portapacchi o tende da tetto, se possibile, saranno richiesti 200€). Portare filtri aria e gasolio di scorta, cinghie per pompa acqua e alternatore, 1 camere d'aria e kit per riparazione tubeless, cric (meglio se a binda per le auto alte e con supporti specifici, meglio a pallone per auto basse), piastre da sabbia (se si hanno già a disposizione, altrimenti non serve acquistarle), pala, **cinghia di traino e relativi ganci**, serbatoi supplementari o taniche (solo in ferro per la benzina) per una autonomia minima, con consumi molto superiori al normale, di **500 km**.

Nota bene: non crediate che il fatto di non essere costretti a portare le piastre sottintenda un percorso "da incapaci". Vi accorgete che i consigli giusti e, se necessario, un aiuto da un'altra auto, sono molto più utili.

RICETRASMITTENTE e GPS

Per le auto è assolutamente consigliato l'uso di una radio ricetrasmittente CB (possibilmente molto semplice con pochi tasti e pomelli, meno rischio di problemi per la sabbia, da accoppiare ad un'antenna più lunga possibile e piazzata in alto, sul tetto, ed un altoparlante esterno per le auto rumorose) o meglio ancora una ricetrasmittente (anche palmare, ottima anche per le moto) UHF che abbiamo già collaudato con successo e se ordinata in tempo utile possiamo fornire. Il GPS non è indispensabile, ma può essere utile averlo per propria soddisfazione personale o per ulteriore sicurezza (se legato ad una ricetrasmittente efficiente).

DOCUMENTI PERSONALI

Passaporto bollato e valido per almeno 6. In Mauritania si entra dopo avere applicato il visto, che viene rilasciato in frontiera al costo di 55€ (salvo variazioni).

DOCUMENTI AUTO E MOTO

Carta di circolazione ed eventuale delega a condurre il veicolo qualora non fosse di proprietà del conducente, la carta verde valida per il Marocco viene emessa solo da poche compagnie assicuratrici Italiane e chi non la possiede la deve stipulare sul posto al costo di circa 30€ (salvo variazioni), in Mauritania non viene riconosciuta nessuna carta verde e si deve stipulare una assicurazione locale che costa circa 50€ (salvo variazioni). Serve il libretto internazionale solo per coloro non ancora in possesso del libretto definitivo. La patente internazionale non serve.

PASSAPORTO, LIBRETTO ED EVENTUALE DELEGA, DEVONO ESSERE PORTATI CON SE AI

PIANI SUPERIORI DELLA NAVE PER ESPLETARE LE FORMALITA' DOGANALI DURANTE LA NAVIGAZIONE.

QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Passeggero auto propria (grossi sconti per famiglie con figli)	€
Passeggero veicoli organizzazione	€
Conducente moto / auto / quad	€
Supplemento volo aereo	su richiesta
Traghetto Genova Tanger su www.gnv.it potete vedere il costo voi stessi in base alla sistemazione prescelta	
Quota iscrizione	€ 40,00
Assicurazione annullamento viaggio	da definire

LA QUOTA COMPRENDE:

- Trasporto dei passeggeri organizzazione su fuoristrada con autisti/guide, nei tratti desertici ed in fuoristrada, minibus o taxi per i trasferimenti stradali.
- Il trasporto delle moto dall'Italia a Nouadhibou sarà a titolo gratuito, per cui non si accettano responsabilità in caso di incidenti o furti, anche se la cosa verrà effettuata con la massima cura.
- Pernottamenti in hotel, mezza pensione, bevande escluse.
- Pasti caldi serali e pranzi al sacco sulle piste, quando le condizioni del percorso consentono la sosta di mezzogiorno.
- Assistenza tecnica (manutenzioni straordinarie e riparazioni impreviste) e logistica per tutto il corso del viaggio con insegnamento delle nozioni basilari di orientamento e navigazione con uso di bussola e satellitare.
- Bevande varie nei tratti desertici.
- Accompagnatore italiano al seguito.
- Guide e/o accompagnatori locali se e dove necessario.
- Utilizzo completamente gratuito del telefono satellitare in caso di emergenza.
- Recupero moto in avaria.
- Traino delle auto guaste o incidentate fino all'asfalto, solo se possibile con i veicoli dell'organizzazione con l'aiuto degli altri clienti (in trent'anni, ma persa una macchina).**
- Trasporto carburante per moto e quad.
- Assicurazione assistenza medica e bagaglio.

LA QUOTA NON COMPRENDE:

- Tutto quanto non espressamente indicato nel precedente paragrafo ed in particolare:
 - Visto
 - Polizze RCA
 - Eventuali ristoranti di cui si potrebbe fare uso per il pranzo di mezzogiorno.
 - Eventuali cene speciali in ristoranti esclusivi che il gruppo potrebbe decidere di frequentare.
 - Bevande varie, al di fuori dei percorsi desertici.
 - Carburante (in Marocco circa 0,9 € al litro il gasolio e 1,1€ la benzina, in Mauritania circa 1 € al litro il gasolio e 1€ la benzina).
 - Assicurazione RCA.
 - Assicurazione "Europe Assistance" o corrispondente per il rimpatrio delle auto guaste o incidentate (se trovate un'assicurazione che ve la fa, normalmente costa molto. Ci siamo sempre arrangiati senza)
 - Manutenzione ordinaria dei Vs. veicoli, anche se ci sarà sempre chi vi insegnerà come fare.
 - Utilizzo del telefono satellitare per comunicazioni personali.

Le quote sono valide per un minimo di 15 persone.

Organizzazione tecnica a cura di

Unitour italia snc di Dal Bosco Oriana & c.

Via Sabotino 7 Rivalta di Torino

Partita Iva 11356920014 - Tel. (+39) 335 8352518

Informazioni tecniche: Tel. (+39) 335 8018383

E-mail sahara@saharadream.com Web

www.saharadream.com

PASSAPORTO / VISTO

La procedura per l'ottenimento del visto è cambiata da un paio di anni:

- 1 - Passaporto in originale con la validità residua di minimo 6 mesi dalla data del rientro. Deve essere firmato.
- 2 - 45 giorni prima della partenza, anche se non si è sicuri di partecipare, spedire la scansione del passaporto e compilare il file Excel con le informazioni richieste. Con queste informazioni potremo richiedere l'invito necessario.
- 3 - Circa 15 giorni prima della partenza, appena ci verrà richiesto dal consolato, spedire il passaporto in originale a Unitour che lo presenterà in consolato stesso appena questo sarà in possesso dell'invito emesso dal ministero preposto.

A coloro i quali volessero provvedere autonomamente al proprio visto, noi dovremo fornire:

- 1 - Copia della lettera di invito con la presa in carico, proveniente dal corrispondente Algerino.
- 2- Lettera di agenzia che ha organizzato il viaggio con l'itinerario dettagliato in originale.
- 3 - Biglietto nominativo per la nave andata / ritorno.
- 4 - Assicurazione personale valida in Algeria per un valore di almeno 30.000€.

DOCUMENTI VEICOLO

Libretto del veicolo (fare anche una fotocopia da portare in viaggio) intestato al conducente (altrimenti serve una delega), da consegnare il giorno dell'imbarco per chi si fa trasportare il veicolo.

Ripeto, quando si entra in nave, portare con se in cabina i documenti del veicolo per sbrigare le pratiche doganali durante la navigazione.